

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道191号 <small>しものせききた</small> 下関北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局				
起終点	自： <small>やまぐち しものせき すじかわちよう</small> 山口県下関市筋川町 至： <small>やまぐち しものせき やすおかえきまえにちようめ</small> 山口県下関市安岡駅前二丁目	延長	6.8 km						
事業概要	<p>一般国道191号は、<small>やまぐち しものせきし ひろしま ひろしまし</small>山口県下関市から広島県広島市に至る延長約296kmの主要幹線道路である。 <small>しものせききた</small>下関北バイパスは、朝夕の渋滞の解消や交通安全の確保、広域交通ネットワーク形成による観光地へのアクセス性の向上等を目的とした延長約6.8kmのバイパスである。</p>								
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手	H9年度工事着手						
全体事業費	約720億円	事業進捗率	約61%	供用済延長	2.1 km				
計画交通量	21,300～32,800台/日								
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体) 1.3</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 220 / 778 億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 4.3</td> <td> 事業費 : 204 / 759億円 維持管理費 : 16 / 19億円 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 220 / 778 億円	(残事業) 4.3	事業費 : 204 / 759億円 維持管理費 : 16 / 19億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 949 / 1,048億円 走行時間短縮便益 : 716 / 790億円 走行経費減少便益 : 149 / 164億円 交通事故減少便益 : 85 / 95億円	基準年 平成21年		
B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 220 / 778 億円								
(残事業) 4.3	事業費 : 204 / 759億円 維持管理費 : 16 / 19億円								
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C= 5.1 (交通量+10%) B/C= 3.5 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 4.0 (事業費+10%) B/C= 4.8 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 4.2 (事業期間+20%) B/C= 4.5 (事業期間-20%)								
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる（約11,294千人・時間/年→約10,073千人・時間/年 約11%削減） ・現道における混雑時旅行速度の改善（13.3km/h→28.4km/h） ・現道国道191号の混雑緩和によりバスの定時制の確保が見込まれる ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾である下関沖合人工島へのアクセス向上が見込まれる（下関沖合人工島～下関IC：10分→7分） ③国土・地域ネットワークの構築 ・旧豊北町・旧豊浦町から旧下関市へのアクセス向上が期待される（下関市役所～豊浦総合支所：48分→41分） ④個性ある地域の形成 ・川棚温泉等、主要な観光地へのアクセス向上が期待される（川棚温泉：H20入込客数約29万人、下関IC～川棚温泉：47分→37分） ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減（約1,527件/年→約1,432件/年 約6%削減） ⑥災害への備え ・現道国道191号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約6千t/年（約0.8%）削減（800千t/年→794千t/年） ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約25t/年（約0.7%）削減（3,626t/年→3,601t/年） ・SPM排出量が約2t/年（約0.7%）削減（299t/年→297t/年） ・環境基準を超過する騒音レベルの低下（武久町：昼間74dB→67dB、夜間70dB→60dB、稗田中町：昼間76dB→70dB、夜間71dB→64dB） ⑨高次医療施設への救急搬送 ・吉見地区や安岡地区、垢田地区等から下関厚生病院までの搬送時間が約2分短縮 ⑩環境への影響を考慮した効果 ・約6千t/年のCO2削減【3億円※】								
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）									

関係する地方公共団体等の意見

下関北バイパスは、慢性的な渋滞の解消や交通事故対策をはじめ、地域を支え、救急活動に不可欠な道路網として重要な役割を果たすことが期待されており、下関市長等から構成される「下関市一般国道191号建設整備期成同盟会」により、早期整備の要望を受けている。

県知事の意見：

平成22年度予算に向けた道路事業の再評価にかかる対応方針（案）については、異存ありません。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道191号（筋川町～安岡駅前二丁目）の沿道地域には区画整理事業等の開発が進められ、朝夕ピーク時の渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末で用地買収については95%完了しており、平成17年度までに2.1kmの区間で暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成20年度末で用地買収については95%完了しており、残る区間の工事を実施している。

施設の構造や工法の変更等

機能分離型支承の採用【約1.0億円の減少】。

軽量盛土工法の採用【約0.3億円の減少】。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。